

7. Родионов В. А., Анненков П. Н. Рожденный дважды / В. А. Родионов, П. Н. Анненков. – Х., 1981.
8. Годы трудовых свершений. Очерк истории Харьковского моторостроительного завода «Серп и молот» / И. К. Печуров и др. – Х., 1975.
9. ХПЗ – завод имени Малышева. 1895–1995. Краткая история развития. – Х., 1995.
10. Робак І. Ю. Організація охорони здоров'я в Харкові за імперської доби (початок XVIII – 1916 р.) / І. Ю. Робак. – Х., 2007.
11. Мовчан О. Медичне обслуговування робітників УСРР. 1920-ті рр. / О. Мовчан // Проблеми історії України: факти, судження, пошуки. – 2006. – № 15.
12. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
13. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
14. ДАХО. – Ф. 9. – Оп. 1. – Спр. 268.
15. Промышленность и рабочий класс Харьковщины. 1917 – июнь 1941: сборник документов и материалов. – Х., 1986.
16. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
17. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
18. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
19. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
20. Бондаренко К. К. Оздоровления умов праці в бензиносховищах / К. К. Бондаренко // Профілактична медицина. – 1935. – № 11.
21. ДАХО. – Ф. 5652. – Оп. 1. – Спр. 642.
22. ДАХО. – Ф. 5652. – Оп. 1. – Спр. 647.
23. Медведовская М. А. На Харьковском тракторном / М. А. Медведовская // Медицинский работник. – 1934. – № 4.
24. Абрамовіч М. А. Досвід півторарічної роботи заводської фізіолого-гігієнічної лабораторії / М. А. Абрамовіч // Профілактична медицина. – 1935. – № 5.
25. Муравчик В. М., Кенис П. Я. К вопросу об организации медико-санитарного обслуживания предприятий / В. М. Муравчик, П. Я. Кенис // Врачебное дело. – 1936. – № 6.
26. Шевандин М. Н. Об оказании первой помощи при травмах на заводах / М. Н. Шевандин // Хроника здравоохранения. – 1927. – № 3.
27. Кременецкий М. А., Стоянов А. Г. Велетень електроіндустрії. Харківський електромеханічний завод / М. А. Кременецкий, А. Г. Стоянов. – Х., 1930.
28. Солошко Д., Макеева М. Трудовий шлях колективу ХТЗ / Д. Солошко, М. Макеева. – К., 1962.
29. ДАХО. – Ф. 1010. – Оп. 1. – Спр. 2067.
30. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.

31. Ткаченко І. Санітарний стан і боротьба з епідеміями в радянській Україні. 1920-і рр. / І. Ткаченко // Проблеми історії України: факти, судження, пошуки. – 2007. – № 17.
32. ДАХО. – Ф. 1606. – Оп. 1. – Спр. 911.
33. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
34. ДАХО. – Ф. 1392. – Оп. 2. – Спр. 205.
35. На ХПЗ // За здорове харчування. – 1930. – № 3-4.
36. Витяг із протоколу № 18-33 від 7 серпня 1931 року засідання колегії Народного комісаріату охорони здоров'я // Профілактична медицина. – 1931. – № 7-8.
37. Про стан їдалень і гуртожитків на підприємствах м. Харкова // Врачебное дело. – 1931. – № 15-16.
38. Гродін Б. Сразкова їдальня – помічник промфінплану / Гродін Б. // За здорове харчування. – 1930. – № 10-12.
39. Смирнов И. П. Сила влечения / И. П. Смирнов. – М., 1974.
40. Медично-санітарне обслуговування робітників Тракторобуду // Профілактична медицина. – 1930. – № 2.
41. Борфін Б., Вольський В. Харківський тракторний завод і новий Харків / Б. Борфін, В. Вольський. – Х., 1930.
42. Колегія Наркомздоров'я про стан здоровоохорони на Тракторобуді та Дніпрелестані // Профілактична медицина. – 1931. – № 5-6.

УДК 94(470+571)"1917/1991"

Решение кадровой проблемы на предприятиях речного транспорта Нижней Волги в 1944–1945 гг.

Гоманенко О. А.

Гоманенко О. А. Вирішення кадрової проблеми на підприємствах річкового транспорту Нижньої Волги в 1944–1945 рр. У статті відображена діяльність Управління Нижньоволзького річкового пароплавства щодо забезпечення кадрами підприємства в 1944–1945 рр. Показані заходи щодо залучення і збереження робітників. Розкриті джерела постачання робочою силою пароплавства Нижньої Волги на заключному етапі Великої Вітчизняної Війни.
Ключові слова: Велика Вітчизняна війна, водяний транспорт, кадри, Нижньоволзьке річкове пароплавство.

© Гоманенко О. А.

Гоманенко О. А. Решение кадровой проблемы на предприятиях речного транспорта Нижней Волги в 1944–1945 гг. В статье отражена деятельность Управления Нижневолжского речного пароходства по обеспечению кадрами предприятия в 1944–1945 гг. Показаны мероприятия по привлечению и сохранению работников. Раскрыты источники снабжения рабочей силой пароходства Нижней Волги на заключительном этапе Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, водный транспорт, кадры, Нижневолжское речное пароходство.

Gomanenko O. A. Solving Staffing Issues in the Lower Volga Water Transport Enterprises in 1944–1945. The activities of the Management of the Lower Volga Steamship Line on maintenance with staff in 1944–1945 is reflected. Actions for attraction and preservation of workers are shown. Sources of supply the Lower Volga water transport with labor at the final stage of the Great Patriotic War are determined.

The keywords: Great Patriotic War, water transport, staff, Lower Volga Steamship line.

В годы Великой Отечественной войны остро стояла проблема обеспечения промышленности и транспорта СССР рабочей, что было вызвано мобилизацией в армию большого количества квалифицированных рабочих. Нижневолжское речное пароходство (НВРП) полностью встало на службу военного времени.

Четкость и слаженность работы НВРП во многом определялись имевшимися трудовыми ресурсами, с которыми пароходство испытывало значительные сложности. Поиски путей решения кадровой проблемы, организация труда и поддержание трудовой дисциплины являются важными вопросами и в настоящее время.

В историографии рассматривались лишь отдельные сюжеты, касающиеся речного флота Нижневолжского пароходства, в контексте изучения Сталинградской битвы. Так, частично отражена деятельность НВРП в работах В. Я. Нейгольдберга, Б. М. Амусина, В. А. Селюнина. В трудах Д. П. Ванчинова и Л. В. Храмова, В. А. Дубровского отрывочно рассматривается ситуация с рабочими и служащими водного транспорта Поволжья. Кадровый вопрос НВРП остался неизученным.

В работе используется широкий круг источников, преимущественно неопубликованные материалы официального делопроизводства из фондов местных и центральных архивов Российской Федерации.

Цель исследования: раскрыть проблему обеспеченности кадрами речного флота Нижней Волги в 1944–1945 гг. В частности, выявить источники снабжения рабочей силой предприятий НВРП, а также определить мероприятия по привлечению и сохранению работников.

Нижневолжское речное пароходство располагалось в границах от Лагана в устье Волги до Камышина на протяжении 772 км по руслу реки, включая дельту с выходом в Каспийское море. В границах пароходства

находилось два самостоятельных технических участка пути, обеспечивавших надлежащее состояние судоходства, Сталинградский и Астраханский, с которыми территориально совпадали диспетчерские пункты пароходства по руководству движением флота. В систему НВРП входили также пять судоремонтных пунктов (промышленных предприятий), на которых производился ремонт транзитного и местного флота. В своем распоряжении пароходство имело 17 транзитных пристаней (в том числе пассажирский вокзал на самостоятельном балансе), подразделявшихся на разряды в соответствии с грузооборотом, и две пристани с приписанным к ним местным флотом. Наиболее значимыми пунктами являлись Сталинградский и Астраханский порты [4, с. 157].

Во время войны пополнение водного транспорта кадрами производилось из различных источников: привлекались члены семей речников, пенсионеры, женщины и молодежь (численность которых во время войны значительно возросла), военнослужащие; на судах в течение всей навигации проходили производственную практику учащиеся школ фабрично-заводского обучения, ремесленных училищ и студенты речных техникумов; проводилось перемещение инженерно-технических работников (ИТР). Многие судовые команды работали при двухсменной вахте. Кроме этого, пополнение, главным образом береговыми рабочими, происходило как за счет свободного найма, так и трудовой мобилизации.

В результате большого сокращения численности коллектива НВРП за время Сталинградского сражения в первый период восстановления речного хозяйства Нижней Волги и подготовки к навигации 1943 г. чрезвычайно трудно проводилась организация работы с кадрами. К закрытию навигации 1943 г. в пароходстве насчитывалось свыше 11700 работников, при необходимых по штату 14950 человек. Однако на протяжении всего года происходило как увеличение контингента вследствие привлечения новых кадров, в том числе мобилизации, так и сокращение из-за высокой текучести. В итоге среднегодовое количество рабочих и служащих НВРП составило 10000 человек (этот показатель сохранился и в последующие навигации).

Численность женщин, значительно возросшая во всех отраслях хозяйства НВРП, в 1943 г. составила 34% от общего количества рабочих и служащих пароходства [5, л. 4 об.; 13, л. 11 об.]. Однако НВРП по-прежнему испытывало недостаток в ИТР (особенно на промышленных предприятиях). По сведениям старшего инспектора отдела кадров т. Кириллова по состоянию на 20 декабря 1943 г. из имевшихся в наличии 87 инженеров и 227 техников в управлении работали 23 и 27 человек соответственно [1, л. 66; 15, л. 1]. Одновременно увеличение масштабов и технического уровня в работе пароходства требовали повышения квалификации имевшегося штата, что стало одним из главных направлений в работе с кадрами в следующую навигацию.

В межнавигационный период 1943/44 гг. расстановка флота прошла гораздо лучше, чем в прошлые годы. В связи с этим размещение плавающего состава (плавсостава) в зиму было заранее организовано и согласовано с капитанами, отделом кадров НВРП, директорами заводов. С момента постановки судов на зимовку проводились мероприятия по привлечению плавсостава не только к самостоятельному ремонту (1275 человек) и зимнему отстою (1950 человек), но и к строительно-восстановительным работам (196 речников). Остальные направлялись на учебу (382 человека), передавались на заводы (374 речника) [1, л. 66] или отпускались [5, л. 6]. Следует заметить, что не весь плавсостав зимовал в границах НВРП. Прежде всего это касалось транзитного флота, так как большая его часть – 60% (1343 человека) зимой находилась в пределах других пароходств.

К навигации 1944 г. пароходству требовалось 5174 человека плавающего состава, в межнавигационный период 1943/44 г. в наличии было 84%. Из недостававших 844 речников основная масса приходилась на комсостав местных флотов, особенно Астраханского (помощников капитанов и механиков и др.) [9, л. 20 об.–21; 11, л. 55–56], а также на матросов. По транзитному флоту насчитывалось 2267 человек, в том числе 358 командного и 1909 рядового состава [5, л. 5–5 об.], к навигации не хватало еще 120 речников [2, л. 115; 7, л. 35]. Комплектация происходила, как и в предшествующую навигацию через перераспределение специалистов, наем и привлечение вторых членов семьи (254 человека), 185 выпускников школы фабрично-заводского обучения (ФЗО), использование кадров, подготовленных через курсовую сеть, а также частичный переход на работу при двухсменной вахте [5, л. 12 об., 23]. На протяжении навигации 1944 г. на судах НВРП проходили производственную практику 89 человек ремесленного училища (РУ) №10 и 165 учащихся Горьковского речного училища, Казанского и Ростовского речных техникумов [11, л. 61].

В связи с расширением механизации и увеличением грузооборота береговой состав испытывал большой недостаток в таких основных пристанских специалистах как грузчики, приемосдатчики, механизаторы. Из 3866 необходимых рабочих пристаней пароходство имело чуть меньше половины и самостоятельно восполнить такой недостаток было не в силах [6, л. 12]. Основным источником пополнения являлась мобилизация (1000 грузчиков) [11, л. 58]. Кроме того, около 600 человек привлечено из вторых членов семей и нанято, 75 выпускников поступило из школ ФЗО. В течение навигации увеличение пристанских рабочих шло за счет, закончивших различные виды обучения. Помимо этого, часть берегового состава была переведена на двухсменную работу (около 100 человек) [5, л. 13, 23; 7, л. 36–37].

Промышленные предприятия НВРП были укомплектованы на 70% (1395 человек). Большая нехватка ощущалась в токарях, особенно на

Сталинградском судостроительном заводе из-за увеличения токарного парка. 100 человек было нанято. В межнавигационный период 1943/44 г. судоремонтным специальностям обучалось около 200 работников через курсовую сеть, 232 в школах ФЗО и РУ, которые затем пополнили штаты заводов [5, л. 13, 23 об.].

Для проведения строительно-восстановительных работ по НВРП необходимо было 1756 рабочих, но в наличии имела половина. По мобилизации поступило 465 человек. Кроме этого, принято было около 200 выпускников школ ФЗО и РУ и еще 300 специалистов, прослушавших соответствующие курсы.

Предприятия Отделов рабочего снабжения (ОРС) и охраны также испытывали недостаток в кадрах, но не такой значительный как в других отраслях водного хозяйства. ОРС укомплектованы были на 85% (1583 человека). За счет найма 183 работников и обучения 93 человек штат полностью покрывался. Военизированная охрана НВРП располагала контингентом в 294 человека, недостававшие 48 были наняты [5, л. 23 об.].

Таким образом, в 1944 г. для расширения своей деятельности пароходству потребовалось увеличить контингент работников, но НВРП имело к началу навигации чуть больше фактического среднегодового количества – 10344 человека. В результате найма, мобилизации и т.д. удалось увеличить штат пароходства до необходимого количества, но к концу навигации произошло уменьшение контингента. Если основные кадры плавающего состава сохранились, то среди берегового произошло значительное снижение числа грузчиков, в том числе за счет мобилизованных рабочих по причинам перевода на другие работы, по состоянию здоровья, увольнения по болезни, а также трудового дезертирства.

В 1944 г. из 1026 случаев нарушения труддисциплины 75% было связано с дезертирством (еще больше, чем в 1943 г.) [11, л. 62]. Текучесть кадров оставалась высокой. Так, в Сталинградском порту за первое полугодие было принято 370 человек, а уволено и дезертировало 87. По местному флоту за этот же период из 140 поступивших на работу половина уволилась или самовольно покинула рабочее место [10, л. 4].

Следует заметить, что с 1943 г. наряду с восстановительными работами начала возобновляться культурно-массовая работа в пароходстве. Управление НВРП пыталось улучшить положение работников. Однако мероприятия оказались недостаточными для удовлетворения всех нужд речников, поэтому сохранялась сложная ситуация с обеспечением пароходства работниками и к навигации 1945 г.

К началу навигации 1945 г. пароходству требовалось 4329 человек плавающего состава, по состоянию на 26 января 1945 г. в наличии было 80% (3525 человек) [13, л. 154]. В частности, плавсоставу транзитного флота не хватало более чем 200 человек, особенно рядовых кадров. Сокращение численности произошло в результате направления части

речников на строительство линии связи Астрахань – Москва, большинство так и не вернулось на свои суда [12, л. 26]. Помимо этого в марте – апреле 1945 г. еще часть плавсостава была переведена для работы в доках. Кроме того, суда, переданные на баланс НВРП от других пароходств, пришли со значительным недокомплектом команд [18, л. 110]. Как и раньше увеличение численности кадров по транзитному флоту проводилось в течение навигации за счет привлечения членов семей речников, внутреннего перераспределения, использования практикантов школ ФЗО и РУ (99 человек), техникумов (51 человек), найма (113 человек) [3, л. 104-104 об.].

Большой недостаток плавсостава (600 человек) по Сталинградскому и Астраханскому местному флоту образовался в результате того, что в течение ряда лет суда пополнялись специалистами исключительно за счет собственной подготовки кадров. К тому же постоянные мобилизации на строительство связи, дровозаготовки, доковые работы и т.п. уменьшали контингент. В 1945 г. впервые за годы войны Управление НВРП направило в местный флот 7 штурманов – выпускников речных техникумов [12, л. 26 об.]. Восполнение недостатка происходило таким же способом, как и на транзитном флоте, а также путем перевода части судов, работавших на переправах, рейде и ближайших пригородных линиях на двухсменную вахту [3, л. 105].

Всего в 1945 г. на судах НВРП отрабатывали производственную практику на штатных должностях 305 человек: 70 выпускников РУ №10, 98 учащихся Горьковского речного училища, Астраханского и Казанского техникумов и 137 воспитанников-юнг [3, л. 106 об.]. В результате проводимых мер в течение навигации плавающий состав пароходства Нижней Волги был укомплектован, но к концу года в связи с уходом практикантов и текучестью штат резко сокращался.

В начале 1945 г. порты и пристани были укомплектованы на 57% (2256 работников), как и прежде не хватало грузчиков и механизаторов [17, л. 154]. К началу навигации недостаток сократился, но для обеспечения необходимого количества грузчиков (в наличии была только четверть) направлялись рабочие батальонов Народного комиссариата обороны и военнопленные. Для последних на Красноармейской пристани и в Сталинградском порту были построены лагерные отделения. В Астраханском порту использовались рабочие батальоны, а массовая перевалка хлопка по приказам Народного комиссариата речного флота (НКРФ) и Народного комиссариата морского флота производилась средствами пароходства «Рейдтанкер». В количественном отношении рабочих оказалось достаточно, но производительность труда таких контингентов оказалась очень низкой.

Всего на протяжении навигации привлечено было 1300 новых кадров, в том числе 580 военнослужащих 15-й ЗСД, 197 человек из рабочих рот Управления передвижения войск и 250 военнопленных.

В порядке мобилизации сельского и городского трудоспособного населения согласно постановлению Государственного комитета обороны от 14 марта 1945 г. поступило 206 человек. Но половина из них по физическому состоянию не могла быть использована на погрузочно-разгрузочных работах [3, л. 9, 105]. Однако к концу навигации как и на флоте в связи с уходом временно привлеченной рабочей силы (военнослужащие и военнопленные) береговой состав вновь испытывал недокомплект кадров.

На протяжении уже преимущественно мирной навигации 1945 г. Управление НВРП организовало работу по привлечению большого числа новых рабочих, главным образом, за счет демобилизованных из армии и молодежи с обучением их речным специальностям. В свою очередь это требовало резкого улучшения жилищных условий и культурно-бытового обслуживания работников, чего не удалось быстро достичь даже после войны.

Помимо привлечения новых рабочих УНВРП проводило мероприятия по сохранению навигационных кадров. В зимний период плавающий состав не увольнялся, а использовался на различных работах в пароходстве или же направлялся на обучение. За непрерывную работу на флоте в течение трех лет полагалось повышение заработной платы. За выслугу лет таким пристанским работникам как механизаторам, приемосдатчикам, грузчикам, проработавшим не меньше пяти лет, полагалась надбавка к зарплате в 10-20% [16, л. 9, 10]. Успешно справившимся с обязательствами Всесоюзного соцсоревнования выплачивались премии.

Несмотря на дополнительные выплаты, сокращение рабочего дня с 10 до 8 часов вследствие неудовлетворительных бытовых условий текучесть оставалась высокой. За 1945 г. Сталинградским портом было принято 262 человека, а уволено по болезни, направлено в другие предприятия НКРФ и дезертировало 80% от принятых [16, л. 8]. Если к 1 июля 1945 г. удалось увеличить штат НВРП до 12200, то в октябре численность сократилась на 500 человек [14, л. 1]. Работников постоянно не хватало. Так, в августе 1945 г. пароходство вновь объявило набор рабочих для флота, пристаней, портов и судоремонтных предприятий [8, с. 4]. В межнавигационный период 1945/46 гг. перед руководством снова вставала проблема обеспечения пароходства кадрами.

В итоге показатель среднегодового количества работников НВРП остался на прежнем уровне – 10000 человек, что на 20% больше, чем в 1940 г. Это явилось следствием массового поступления новой рабочей силы в годы войны, особенно в 1943 г., что было связано с восстановлением речного хозяйства Нижней Волги. Несмотря на все проводимые Управлением НВРП меры по привлечению, обучению и сохранению кадров, проблема обеспечения пароходства рабочими сохранялась как на завершающем этапе Великой Отечественной войны, так и после нее.

Примечания

1. *Годовой отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1943 г.* // Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 47.
2. *Годовой отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1944 г.* // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 72.
3. *Годовой отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1945 г.* // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 98.
4. *Гоманенко О. А.* Водная коммуникация в транспортной системе Сталинграда накануне и в период Великой Отечественной войны / О. А., Гоманенко, С. Г. Сидоров // Известия Волгоградского государственного технического университета: межвузовский сб. науч. ст. – Волгоград, 2006. – №3 (18). – (Сер. Актуальные проблемы реформирования российской экономики (теория, практика, перспектива). – Вып. 3).
5. *Доклад* зам. начальника НВРП о работе с кадрами за навигацию 1943 г. // Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 33.
6. *Доклад* комиссии в составе т. С. Румянцева, т. Соловьева, т. Анисимова «О результатах проверки работы НВРП за 1943 г. и ходе подготовки к навигации 1944 г.». 18 декабря 1943 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 5. – Д. 11.
7. *Докладная записка* Председателю Госплана при СНК т. Н. А. Вознесенскому, секретарю ОК ВКП(б) т. А. С. Чуянову от Уполномоченного Госплана по Сталинградской области т. А. Короткова «О выполнении правительственного плана судоремонта и ходе навигации по НВРП НКРФ». 1944 г. // РГАЭ. – Ф. 4372. – Оп. 44. – Д. 1092.
8. *Объявление* НВРП // Сталинградская правда. – 1945. – 26 августа.
9. *Объяснительная записка* начальника Астраханского местного флота НВРП т. Позднякова и главного бухгалтера т. Чепурнова к годовому отчету пристани Астраханского местного флота за 1944 г. // Государственный архив Астраханской области (ГААО). – Ф. 2353. – Оп. 4. – Д. 5.
10. *Отчет* инструктора отдела кадров ГК ВКП(б) т. Гринькова за первое полугодие 1944 г. // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). – Ф. 71. – Оп. 4. – Д. 53.
11. *Отчет* УНВРП за 1944 г. // РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 1775.
12. *Отчет* УНВРП за 1945 г. // РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 2035.
13. *Профдонесение* председателя Нижневолжского Бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта (Баскомреч) т. Корчмар о работе Нижневолжского Баскомреч за 1943 г. 19 февраля 1944 г. // ГАВО. – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 14.

14. *Сведения* об охвате профчленством по Нижневолжскому бассейну за 1945 г. // ГАВО. – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 89.
15. *Сведения* старшего инспектора отдела кадров т. Кириллова о наличии инженеров и техников на 20 декабря 1943 г. по НВРП // ГАВО. – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 32.
16. *Справка* зам. начальника Сталинградского речного порта т. Доскина «О материально-бытовых условиях, культурном обслуживании трудящихся и мерах борьбы с текучестью рабочей силы в Сталинградском речном порту». 1945 г. // ГАВО. – Ф. 557. – Оп. 19. – Д. 15.
17. *Справка* инструктора отдела кадров ОК ВКП(б) т. Григорьева «О готовности кадров плавсостава, портов и пристаней к навигации 1945 г. по НВРП». 26 января 1945 г. // ЦДНИВО. – Ф. 113. – Оп. 20. – Д. 12.
18. *Стенограмма* Всесоюзного совещания работников по кадрам. 17 июля 1945 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 7. – Д. 9.

УДК 365.46:94(47)084.8:(571.13)

**Повседневная жизнь Омска в годы
«послевоенного сталинизма» (1946 – март 1953 гг.):
социально-экономические аспекты***

Сизов С. Г.

Сизов С. Г. Повседневная жизнь Омска в годы «послевоенного сталинизма» (1946 – март 1953 гг.): социально-экономические аспекты. В статье рассмотрены особенности повседневной жизни Омска в первые послевоенные годы (1946 – март 1953 гг.). Выявлены особенности благоустройства города, развития транспорта, социально-бытовых условий жизни горожан, торговли.
Ключевые слова: повседневность, благоустройство, социально-бытовые условия, транспорт, торговля

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта: 10-01-67101а/Т. РГНФ и Омская область. «Повседневная жизнь Омска в годы «послевоенного сталинизма» (1946 – март 1953 гг.).»